Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt LXIII. — Wydany i rozesłany dnia 29 grudnia 1872.

170.

Dokument koncesyi z dnia 10 listopada 1872,

udzielonej spółce akcyjnej uprzyw. kolei cesarzowej Elżbiety na budowę i ruch kolei żelaznej parowej, prowadzącej z Górnej Styryi do Salzburga i północnego Tyrolu.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki:

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy spółka akcyjna uprzyw. kolei cesarzowej Elżbiety podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej, prowadzącej z górnej Styryi do Salzburga i północnego Tyrolu, przeto ze względu na pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu, widzimy się spowodowani wzmiankowanej spółce koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i ustawy z dnia 10 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 48) nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy spółce akcyjnej uprzywilejowanej kolei cesarzowej Elżbiety prawo budowy i utrzymywania ruchu kolei żelaznej parowej z Selzthalu pod Rottenmannem od ces. król. uprzywilejowanej kolei Arcyksięcia Rudolfa, na Radstadt do Bischofshofen a ztąd na Pongau i Pinzgau przez Zell nad jeziorem, Saalfelden, St. Jan i Kitzbüchel w Tyrolu do Wörgl, łączącej się z linią północno-tyrolską uprzyw. spółki kolei południowej, jakoteż

z Bischofshofen do Hallein i Salzburga, łączącej się z uprzyw. koleją cesarzowej Elżbiety w dworcu tejże w Salzburgu.

§. 2. Spółka jest obowiązana odkupić kolej salzburgsko-halleinską i dopełnić w tej mierze warunków, przepisanych w §. 19 dokumentu koncesyi na tęż kolej z dnia 7 września 1869 (Dz. u. p. Nr. 31).

§. 3. Budowa kolei i urządzenia ruchu winny być wykonane podług planów szczegółowych przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mających, tudzież podług umów względem budowy, które także będą przedłożone ministerstwu handlu do zatwierdzenia.

Tak plany szczegółowe jakoteż umowy względem budowy, zastósowane będą do przepisów dodatkowych dla linii Hallein-Bischofshofen, Salzthal-Bischofshofen, Bischofshofen-Wörgl, przez ministerstwo handlu wydanych, a które uważać należy za nieoddzielne części składowe niniejszego dokumentu koncesyi.

W podobny sposób budowa i urządzenia kolei w ogólności powinny być wykonane podług warunków, przez ministerstwo handlu w osobnym dodatku podanych.

Spółka przedłoży w czasie właściwym ministerstwu handlu projekta techniczne budowy i urządzenia kolei i budując kolej zastosuje się do szczególnych rozporządzeń przez ministerstwo handlu w tej mierze wydanych, jakoteż do obowiązujących powszechnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Zmiany w projektach budowy powinny być zatwierdzone przez administracyą państwa jeżeli takowe na zasadzie rewizyi wojskowo-technicznej i oględzin śladu w myśl §. 6 ustawy o koncesyach na koleje żelazne przez komisyą polityczną dokonanych, okażą się potrzebnemi dla dobra publicznego obrotu i dla zabezpieczenia trwałości kolei jak nie mniej dla dopełnienia przepisów prawnych.

Zmiany śladu kolei lub planów szczegółowych, jeżeli podczas budowy okażą się ze względów ekonomicznych lub dla dobra ruchu potrzebnemi lub pożądanemi, mogą być uskutecznione za zezwoleniem ministerstwa handlu, i pod tym warunkiem, że przez to ani główny kierunek w §. 1 wyznaczony, ani punkta pośrednie tamże wymienione, nie ulegną zmianie.

Z wyjątkiem tunelów i budowli mających przeszło 20 metrów w świetle, należy wybudować kolej pod jeden tor; tunele zaś trzeba zrobić na dwa tory i podobnież mur wszelkich budowli mających przeszło 20 metrów w świetle, wznieść trzeba odrazu pod dwa tory.

Spółka jest obowiązana przyspieszyć ile możności i ile to od niej zależy hipoteczne odpisanie parceli gruntowych pod budowę kolei nabytych, jakoteż dołożyć starania, aby ostateczny pomiar gruntów, hipoteczne sprostowanie poprzedzający, i ukończenie obliczenia z należytym pospiechem dokonane zostało.

Administracya państwa ma prawo domagać się budowy ziemnej pod drugi tor kolei jakoteż położenia tegoż w miejscach gdzie tego uzna potrzebę, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat dochód ryczałtowy roczny z jednej mili przewyższy sumę 140.000 złotych srebrem po zwróceniu wszelkich zaliczek rządowych jeżeli by były i jeżeli fundusz rezerwowy będzie według przepisu (§. 20) utworzony.

Co się tyczy używania dworców kolei już istniejących lub koncesyonowanych w miejscach gdzie stykają się z nową koleją, tudzież co się tyczy urządzenia służby ruchu w obrocie przejściowym, spółka jest obowiązana zawrzeć umowę z interesowanemi zarządami kolei i przedłożyć takową administracyi państwa do zatwierdzenia.

Koszta rozszerzenia budowli w dworcach istniejących, przytykających kolei, pokryte będą funduszami poręczonego kapitału budowy. Renta, za używanie dworców kolei stykających się na zasadzie umowy wypłacana, może być policzona w rachunkach ruchu, pomiędzy wydatkami ruchu.

Gdyby umowa względem wspólnego używania cudzego dworca nie przyszła do skutku, koncesyonaryusze mają prawo zbudować własny dworzec, są jednak obowiązani doprowadzić szyny aż do obcej kolei i urządzić wspólną służbę dworcową przynajmniej dla ruchu osobowego.

Co się tyczy warunków takiego połączenia i wspólnej służby dworcowej dla ruchu osobowego, spółka poddaje się orzeczeniu ministerstwa handlu, jeżeliby w tej mierze nie zdołała porozumieć się z koleją przytykającą.

Administracya państwa zastrzega sobie że jeźli porozumienie do skutku nie przyjdzie, poda warunki wzajemnego używania wagonów krajowych kolei przytykających i warunki doprowadzenia kolei prowadzących z kopalni i fabryk.

Spółka jest jednak obowiązana pozwolić na doprowadzenie kolei łączących, jeżeliby przedsiębiorstwa przemysłowe nad koleją główną położone, chciały zbudować takowe dla dowozu swoich płodów do kolei głównej a to pod warunkiem doprowadzenia tych kolei do właściwych dworców, w sposób dla spółki jak najmniej uciążliwy i za wynagrodzeniem kosztów ztąd wynikłych.

§. 4. Spółka jest obowiązana wybudować koleje w §. 1 wzmiankowane najpóźniej przeciągu trzech lat, licząc od dnia dzisiejszego i do tego terminu oddać gotową kolej na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania spółka winna poręczyć złożeniem kaucyi w sumie 500.000 zł. wal. austr. która w razie niedopełnienia tego zobowiązania może przepaść.

Akta i dokumenta z tej przyczyny spisać się mające są wolne od należytości i stempli.

§. 5. Kolej ma być wybudowana i ruch na niej ma się odbywać podług osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż podług ustaw i rozporządzeń w tej mierze istniejących, (mianowicie zaś ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238 i regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851, Dz. u. p. z roku 1852 Nr. 1) tudzież według ustaw i rozporządzeń w przyszłości wydać się mających.

§. 6. Co się tyczy służby pocztowej stosowane będą na kolei koncesyonowanej następujące przepisy:

1. Spółka winna przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową podług przepisu §. 68 regulamin ruchu na kolejach żelaznych.

Administracya pocztowa ma prawo używać do przewozu poczty wszystkich pociągów programem jazdy objętych jakoto kuryerskich, pospiesznych, pocztowych, osobowych i mięszanych.

Pociągi pospieszne i kuryerskie są jednak uwolnione od przewozu posyłek poczty wozowej.

Programy jazdy pociągów przeznaczonych do przewozu poczty będą zatwierdzane przez ministerstwo handlu, które też o każdej zamierzonej zmianie programu, najmniej an dwa tygodnie wprzódy zawiadomić należy.

2. Spółka jest obowiązana dostarczać i utrzymywać swoim kos. em wagony zwyczajne i ambulansowe do przewozu poczty, takowych stronę zewnętrz ı czyścić i one smarować.

Na żądanie zakładu pocztowego spółka winna przydać bezpłatnie do każdego pociągu z wyjątkiem pospiesznych i kuryerskich jeden wagon ośmiokołowy, lub dwa o czterech kołach, podług wymagania zakładu pocztowego, urządzone i takowe przewieść.

Jeżeli zakład pocztowy uzna za potrzebne, aby oprócz wagonu ośmiokołowego lub dwóch o czterech kołach, przydano jeszcze więcej wagonów dla przewiezienia poczty, zakład pocztowy zapłaci spółce od każdego następnego wagonu czterokołowego po jednemu złotemu 30 centów waluty austryackiej za każdą milę w służbie pocztowej przebytą.

W tych pociągach, w których zakład pocztowy nie zajmuje osobnego wagonu, a więc w pospiesznych i kuryerskich, będzie jej wyznaczona bezpłatnie część wagonu odpowiednio urządzona, zupełnie zamknięta i najmniej dwa przedmioty obejmująca, do przewozu posyłek pocztowych. Jeżeliby w tym oddziele większe pakiety listowe lub torby z listami pomieścić się nie mogły, zarząd kolei winien wyznaczyć do tego celu inne bezpieczne miejsce w pociągu.

Spółka obowiązana jest oświetlać wagony do służby pocztowej użyte tak samo jak osobowe; koszta niezwyczajnego oświetlenia wnętrza wagonów i ich opalania ponosić będzie zakład pocztowy.

3. Zarząd pocztowy ma prawo przydawać swoich dozorców do posyłek którymkolwiek pociągiem takowe odchodzą.

Urzędnicy pocztowi, konduktorowie i słudzy, mający dozór nad posyłkami, jakoteż ci ze służby pocztowej, którzy będą wysłani dla doglądania lub wyuczenia się czynności pocztowych na kolei żelaznej, którzy to ostatni, winni wykazać się zaświadczeniami przełożonej dyrekcyi pocztowej, będą przewożeni bezpłatnie.

Jeżeli administracya pocztowa wysyła którymkolwiek pociągiem pakiety listowe bez swoich ludzi, ma prawo poruczyć zarządowi kolei, przez spółkę ustanowionemu, ażeby swoich ludzi użył do przewiezienia tych pakietów.

4. Dla służby pocztowej po stacyach wyznaczony będzie bezpłatnie w budynku kolei żelaznej pokój stósowny i izba na rzeczy. Co się zaś tyczy zaspokojenia innych potrzeb służby pocztowej zawarta będzie osobna umowa, w której oznaczona będzie wysokość czynszu, płacić się mającego tytułem wynagrodzenia za wyznaczenie jeszcze większego lokalu.

Wewnętrzne urządzenie, czyszczenie, oświetlenie i opalenie tych lokalów jest rzeczą administracyi pocztowej.

5. W tych dworcach, w których nie będą ustanowione urzędy pocztowe, koncesyonaryusze winni na żądanie administracyi pocztowej wyznaczyć swoich ludzi uzdolnionych do pośrednictwa pomiędzy pociągami kolei a służbą pocztową w odbieraniu i wydawaniu posyłek pocztowych, tudzież bezpiecznie takowe zachowywać póki nie będą oddane zakładowi pocztowemu, a to za wynagrodzeniem które wyznaczy administracya pocztowa.

Gdzieby zdaniem administracyi pocztowej służba pocztowa tego wymagała, spółka winna wyznaczyć ludzi swoich do pomagania w ładowaniu i wyładowywaniu posyłek pocztowych za wynagrodzeniem tej pomocy odpowiedniem.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą kolei lub radą zawiadowczą a jej podrzędnemi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Spółka zobowiązuje się urządzić i utrzymywać własnym kosztem, podług zarządzenia lub za pośrednictwem zakładów telegrafów państwa linie telegraficzne, potrzebne do ruchu kolei i do dawania sygnałów.

Rząd zastrzega sobie prawo używania telegrafów ruchu do korespondencyi rządowych i prywatnych.

Rządowi wolno jest przymocować druty telegrafów państwa do podpór telegrafu ruchu lub założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryuszów kupionym i w ogóle na potrzeby kolei używanym, bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia.

Spółka zapewnia bezpłatny udział służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych. Spółka jest nadto obowiązana przewozić na swoich liniach materyały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach.

We wszystkich powyższych względach koncesyonaryusze obowiązani są zawrzeć w swoim czasie osobną umowę ze zakładem telegrafów państwa.

§. 8. Co się tyczy cen jazdy i frachtu zastósowane będą przepisy dokumentu koncesyi z dnia 8 marca 1856 (Dz. rozp. min. handlu Nr. 19) lub też przepisy rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 23 października 1858 L. 21176.

Atoli co się tyczy cen przewozu zboża i soli, drzewa opałowego i do rznięcia, węgli kamiennych, koksu, torfu prasowanego, rud, surowego żelaza, kamieni wapiennych i budulcowych, przesyłanych pełnemi wagonami obowiązywać będą przepisy artykułu IV ustępu 7 ustawy z dnia 1 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 56) dla kolei północno-zachodniej austryackiej.

Zresztą co się tyczy należytości pobocznych, nomenklatury i klasyfikacyi towarów, tudzież innych przepisów o przewozie, jakoteż w ogólności co się tyczy zaokrągleń przy obliczaniu należytości podług istniejących prawnych systemów miar i wag spółka jest obowiązana poddać się rozporządzeniom ministerstwa handlu.

Wszelkie umowy z zarządami innych kolei tyczące się przewozu, przedłożyć należy ministerstwu handlu.

Administracya państwa ma prawo zniżyć odpowiednio ceny jazdy i frachtu tudzież należytości poboczne, jak tylko czysty dochód w dwóch ostatnich latach przeniesie dziesięć od sta kapitału zakładowego.

W przypadku nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austryackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć maksymalne ceny przewozu tychże do połowy.

W obrocie przejściowym, t. j. gdy towary mają być przewiezione od kolei Arcyksięcia Rudolfa kolejami w §. 1 wzmiankowanemi do innych kolei i odwrotnie, ceny maksymalne w koncesyi przepisane będą zniżone o dwadzieścia od sta.

Podobnież postanawia się, że po otwarciu ruchu na projektowanej kolei innsbrucko-bludenckiej (arlbergskiej), we wzajemnym bezpośrednim obrocie między istniejącemi liniami kolei cesarzowej Elżbiety a liniami w §. 1 wzmiankowanemi i odwrotnie, nowe te linie będą uważane pod względem opłat za część linii już istniejących.

Wszelkie taryfy szczegółowe winny być ogłoszone publicznie.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie taryfy jazdy przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej. Redukcya taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu ustanowić się mający.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone po cenach zniżonych według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcyą kolei północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkiemi lub z większą częścią kolei austryackich ułożone zostały co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być stósowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich; tudzież do korpusu straży wojskowej ces. król. sądów cywilnych w Wiedniu, ces. król. żandarmeryi i straży bezpieczeństwa i skarbowej uorganizowanej na sposób wojskowy.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem nabycia i utrzymywania w pogotowiu przedmiotów potrzebnych do transportów wojskowych i względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej **) jak nie mniej do ugody dodatkowej ***) względem przewozu obłożnie chorych i rannych, dla przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej, jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, spółka poddaje się postanowieniom §. 38 ustawy wojskowej †) tudzież postanowieniom ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60), tyczącej się wykonania tego paragrafu.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy, mającej nadzór nad administracyą i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

§. 12. Nadaje się także spółce kolei cesarzowej Elżbiety w celu pozyskania potrzebnych funduszów, na budowę kolei w §. 1 wzmiankowanych, prawo puszczenia w obieg akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, opiewających na okaziciela lub na imię, a które będą na giełdach austryackich sprzedawane i urzędownie notowane.

---

*) Rozporządzenia normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 21 Nr. 97.

**) Dodatek do Nr. 148 w zeszycie 42 rocznika 1870 rozporządzeń normalnych dziennika rozporządzeń dla ces. król. armii.

***) Rozporządzenie normalne, dziennika rozporządzeń dla ces. król. armii z roku 1871, 22 zeszyt Nr. 79.

†) Dz. ust. państwa Nr. 151.

Suma zebrana zapomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przenosić trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydane w walucie zagranicznej, kwota powinna być wyrażona także w walucie austryackiej.

Obligacye z prawem pierwszeństwa powinny być umorzone pierwej niż akcye.

Gwarancya rządowa odsetków w §. 16 oznaczona, może być udzielona na żądanie spółki także co do obligacyi pierwszeństwa od dnia ich emisyi, pod warunkiem iż będzie dana odpowiednia rękojmia wypłaty odsetków.

O odpowiedniości rękojmi rozstrzyga jedynie administracya państwa a spółce nie służy prawo zarzutu w tej mierze.

§. 13. Rachunek ruchu na nowych kolejach żelaznych, w §. 1 wzmiankowanych utrzymywany będzie oddzielnie od innych linii kolei cesarzowej Elżbiety.

Wydatki poniesione wyłącznie na nowe linie mogą być zaciągnięte wprost do rachunku ruchu tychże.

Wspólne wydatki nowych kolei i innych linii kolei cesarzowej Elżbiety będą dzielone w sposób następujący:

a) wydatki dyrekcyi i zarządu w stosunku ilości mil zrobionych przez pociągi na odnośnych liniach;

b) uposażanie kas emerytalnej, prowizyjnej i do wsparć, potrzebie każdoczesnej odpowiadające, w stosunku pensyi i płac, na odnośnych liniach;

c) wydatki na naprawy, konserwacyę i kupno taboru co się tyczy parochodów, w stosunku ilości mil zrobionych przez pociągi na odnośnych liniach; co się tyczy wagonów, w stosunku ilości osi i mil;

d) wydatki dworca kolei w Salzburgu w stosunku ilości pociągów przychodzących i odchodzących nowemi liniami i na wiedeńsko-salzburgskiej linii kolei cesarzowej Elżbiety.

Stałe pensye rady zawiadowczej jeżeli będą płacone, nie mogą być zaciągane do rachunku ruchu, mającego się przedłożyć administracyi państwa w celach gwarancyą wskazanych.

Natomiast do tego rachunku ruchu mogą być zaciągane jako pozycya wydatkowa możebne koszta notowania na giełdach krajowych i zagranicznych papierów w obieg puszczonych, jakoteż podatki które przedsiębiorcy płacić będą z tych linii po upływie uwolnienia w §. 22 nadanego; co się tyczy należytości stemplowych od kuponów nie jest to dozwolonem.

§. 14. Po ukończeniu projektowanej kolei żelaznej parowej z Innsbruka do Bludenz, najpoźniej zaś z końcem ósmego roku od dnia otwarcia ruchu na kolejach w §. 1 wzmiankowanych, spółka akcyjna kolei cesarzowej Elżbiety jest obowiązana wnieść na walnem zgromadzeniu, w myśl statutów utworzonem, uchwalenie kwestyi porównania istniejących już akcyi kolei cesarzowej Elżbiety z akcyami nowej kolei, tudzież połączenia spółek tymczasowo rozdzielonych, w jedno niepodzielne przedsiębiorstwo.

§. 15. Spółka ma prawo ustanowić ajencye w kraju i zagranicą tudzież urządzić sposoby przewozu osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 16. Kolejom w §. 1 wzmiankowanym zabezpiecza państwo na czas trwania koncesyi gwarancyą czystego dochodu rocznego razem z amortyzacyą w sumie maksymalnej 54.400 zł. — pięćdziesiąt cztery tysiące czterysta złotych wal. austr. srebrem z jednej

mili, w ten sposób, że jeżeliby czysty dochód roczny nie dochodził sumy zagwarantowanej, administracya państwa uzupełni to, co będzie niedostawało.

Gwarancya ta pocznie się od dnia otwarcia ruchu na całej kolei, atoli co się tyczy części pierwej otwartych w stosunku ilości mil linii otwartej do całej długości kolei, jak tylko otwarcie tejże połączy jednym ciągem szyn krajowych Selzthal lub Hallein-Salzburg z Wörglem.

§. 17. Z czystego dochodu rocznego zagwarantowanego taka kwota ma być obracana na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracya państwa na zasadzie planu amortyzacyi, przez nią zatwierdzić się mającego i tak ułożonego, aby kapitał w obieg puszczony był umorzony w ciągu trwania koncesyi.

§. 18. Jeżeliby administracya państwa w skutek wzięcia na siebie gwarancyi miała płacić dodatek, uczyni to po poprzedniczem zbadaniu przedłożyć się mających a opatrzonych w dowody rachunków rocznych w trzy miesiące po ich przedłożeniu.

Na zapłacenie jednak kuponów od akcyi i obligacyi skarb uiszczać będzie nawet pierwej wpłaty częściowe, stosownie do potrzeb sprawdzonych na podstawie preliminarza dochodów, jeżeli spółka będzie o to prosić na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko, że później zrobione będzie obliczenie na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznem zestawieniu rachunków rocznych, które najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu przedłożone być powinny, okazało się, że zaliczki wymierzone za wysoko, spółka obowiązana jest zwrócić natychmiast otrzymaną nadwyżkę z doliczeniem sześć procentowych odsetków.

Żądanie jednak aby państwo udzieliło dopłatę, należy przedłożyć najpóźniej w przeciągu roku po upływie roku ruchu, w przeciwnym razie będzie niemożebnem.

§. 19. Kwota, którą administracya państwa płaci w skutku wzięcia na siebie gwarancyi, uważana być ma tylko za zaliczką, oprocentowaną po cztery od sta rocznie.

Jak tylko dochód czysty z sieci kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, połowa nadwyżki będzie zwrócona natychmiast administracyi państwa na pokrycie danej zaliczki i procentów, aż do całkowitego umorzenia.

Z pozostałej drugiej połowy ma być odłożona do funduszu odnowy (§. 20) część, przez administracyą w statutach wyznaczyć się mająca.

Przypadające odsetki powinny być opłacane przed zwrotem zaliczek.

Jeżeli takie zaliczki lub odsetki nie będą państwu zapłacone do dnia w którym koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej, lub w którym kolej odkupioną zostanie, ściągnięte będą z pozostałego jeszcze majątku kolei.

§. 20. Po upływie pierwszego roku ruchu otworzony będzie fundusz rezerwowy, przeznaczony na pokrywanie wydatków nadzwyczajnych, kupno taboru i urządzenia ruchu, tudzież na nowe budowle i rozszerzenia.

Do niego wpływają:

a) pozostałość z kapitału budowy jeżeli będzie;
b) przedawnione odsetki i dywidendy;
c) dochody z 5 procentowych odsetków od połowy czystego dochodu gdy takowy przewyższy sumę zagwarantowaną;
d) dochody z sprzedaży starych materyałów budowy nadziemnej i taboru, jeżeli nie będzie potrzeba wydać takiej samej kwoty na zakupno nowego taboru.

§. 21. Dla przestrzegania dobra państwa w skutku udzielenia gwarancyi, administracya państwa ma prawo przekonywać się czy budowa kolei tudzież urządzenia ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić, aby wadliwościom w tej mierze zapobieżono, lub takowe usunięto. Administracya państwa ma prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

Administracya państwa będzie się starała wykonywać nadzór nad zarządem pod względem ekonomicznym w ten sposób, aby przy przedkładaniu rachunków rocznych zwyczajnie tylko jedno sprawdzenie cyfr było potrzebnem.

Za ten nadzór rządowy nad budową i ruchem, ze względu na połączony z tem ciężar, spółka jest obowiązana płacić skarbowi państwa wynagrodzenie roczne, które wyznaczy administracya państwa. Administracya państwa zastrzega sobie sprawdzenie robót po ukończeniu budowy.

§. 22. Nadto udziela się kolei w §. 1 wzmiankowanej następujące ulgi:

a) Uwolnienie od podatku dochodowego i należytości stemplowych od kuponów jakoteż od wszelkich podatków które mogą być w przyszłości ustawami zaprowadzone na czas budowy i jeszcze lat dziewięć licząc od dnia otwarcia ruchu na budującej się kolei.

Od zaliczek rządowych przedsiębiorstwo podatku dochodowego opłacać nie będzie.

b) Uwolnienie od opłaty stempli i należytości od akcyi i pryorytetów pierwszej emisyi tudzież od kwitów tymczasowych, jakoteż od opłaty za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów;

Do opłacenia stempli i należytości od wszelkich umów, podań i innych dokumentów w celu zebrania kapitału wystawionych, tudzież tyczących się budowy i urządzenia linii kolejowych, pozwala się przeciąg czasu aż do otwarcia ruchu na odnośnych liniach.

§. 23. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych, prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na dobro publiczne uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 24. Czas trwania koncesyi, ustanawia się na lat 90, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej kolei w §. 1 wzmiankowanej.

§. 25. Po upływie czasu w §. 24 wyznaczonego, koncesya traci moc swoję.

Koncesya traci także moc swoję jeżeli termina ukończenia budowy i otwarcia ruchu w §. 3 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi i skarbowemi.

§. 26. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej kolei.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego strącone będą dochody czyste dwóch lat najniepomyślniejszych, a przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu policzony będzie dla przedsiębiorstwa.

Gdyby jednak czysty dochód przeciętny w taki sposób obliczony nie wynosił najmniej 5 od sta srebrem nominalnego kapitału zakładowego przez administracyą państwa zatwierdzonego, taż suma minimalna będzie uważana za czysty dochód, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny kupna.

§. 27. Gdy koncesya moc swoję utraci i od tegoż dnia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkiemi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jakoto: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego zdatne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Przez odkup kolei i od dnia tego odkupu państwo wchodzi za opłatą renty rocznej bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkiemi ruchomościami i nieruchomościami wyżej wzmiankowanemi.

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją utraci, jak i przy odkupieniu kolei, koncesyonaryusze zatrzymują na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz rezerwowy, i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jakoto piece do koksu i wapna, odlewarnie, fabryki maszyn i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 28. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, koncesyonaryusze dopuszczali się zaniedbywania lub niedopełniania obowiązków koncesyą lub ustawami przepisanych, administracya państwa ma prawo zarządzić środki odpowiednie a według okoliczności unieważnić koncesyą nawet przed upływem jej trwania.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie działał przeciwko postanowieniom tej koncesyi, i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dziesiątego miesiąca listopada w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.



Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

Dodatek pierwszy

warunków, tyczących się budowy kolei z Selzthal do Bischofshofen i rozszerzenia dworca kolei Rudolfa w Selzthal a nieodnoszących sie do budowy dworca w Bischofshofen.

I. Ślad i budowa.

Art. 1

Kolej mająca się wybudować będzie wychodziła z istniejącej kolei arcyksięcia Rudolfa od Salzthal i będzie prowadziła przez dolinę Anizy powyżej Radstadtu a następnie przez dział wód pod Eben do Bischofshofen i skończy się przy początku stacyi.

Przedsiębiorca budowy, wytyczając ślad, o tyle tylko może odstąpić od projektów, o ile przez to główny kierunek kolei, w artykule niniejszym wskazany, nie ulegnie zmianie i o ile przez to ani się długość kolei nie zwiększy, ani stosunki kierunku i poziomu się nie pogorszą.

Art. 2.

Projekt szczegółowy powinien być wypracowany podług przepisów rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 4 lutego 1871 (Dz. u. p. Nr. 8) i administracyi państwa do zatwierdzenia przedłożony.

Art. 3.

Płaszczyzny gruntów potrzebne do budowy kolei będą przedsiębiorcy budowy oddane do rozporządzenia.

Natomiast przedsiębiorca winien na własny rachunek nabyć wszelkie grunta potrzebne do wydobywania i produkowania materyałów budulcowych.

Podobnież, jeżeli jakie cząstki gruntów niezakupionych zajął czasowo, czy to na własną potrzebę czy dla wygody robotników, lub jeżeliby zbiory z tychże cząstek uszkodził, on sam poniesie koszta ztąd powstałe.

Art. 4.

Spadki największe, dla kolei wybudować się mające, są:

a) z Bischofshofen do Eben: 1 : 50 = 20‰ bez żadnego spadku z drugiej strony;

b) z Eben do Selzthal 1 : 400 = 25‰, spadek zaś z drugiej strony 1 : 100 = 10‰.

Najmniejszy promień krzywizny:

a) pomiędzy Bischofshofen a Eben 250^m;

b) pomiędzy Eben a Selzthal 300^m;

Pomiędzy dwoma krzywiznami powinna znajdować się linia prosta, mająca najmniej 40^m długości.

Art. 5.

Z wyjątkiem tunelów i budowli mających przeszło 20^m szerokości w świetle, kolej powinna być wybudowana pod jeden tor, wszystkie tunele zaś na dwa tory i tak samo mury wszystkich budowli, mających więcej niż 20^m szerokości w świetle należy wystawić od razu pod dwa tory.

Art. 6.

Szerokość toru w świetle będzie wynosiła 1^m436 na krzywiznach jednak winna być odpowiednio zwiększona.

Pokład żwiru powinien mieć w wysokości progów rzeczywistej szerokości na koronie 3^m 40 a głębokości w osi kolei najmniej 0^m40.

Dla odpływu wody nasyp powinien być tak skarpowany, aby rzeczona głębokość, mierzona od powierzchni progów, powiększała się po obu stronach.

Nasyp winien po obu stronach wystawać najmniej na 0^m50 nad żwirówkę, tak, aby rzeczywista szerokość korony nasypu, przez przedłużenie pochyłości lub grobli utworzona, wynosiła w wysokości powierzchni progów najmniej 4^m40.

Tam gdzie pokład żwiru jest umocniony kamieniami, szerokość korony tegoż powinna być zwiększona przynajmniej do 4^m40.

Wymiary rowów do spuszczania wody będą zależały od stosunków miejscowych, w żadnym jednak razie szerokość ich w spodzie nie może wynosić mniej jak 0^m 25 a głębokość pod koroną kolei (powierzchnią progów) mniej niż 0^m75.

Skosy otrzymane przez znoszenie powinny być zastosowane do materyału i trwałe, skosy zaś otrzymane przez nasypywanie powinny być zwyczajnie $1^1/_2$ stopowe.

Art. 7.

Przejazdy lub mosty itd. poniżej kolei, 20^m lub mniej w świetle mające, a do korony kolei sięgające, winny mieć w wysokości korony kolei najmniej 4^m50 szerokości.

Mury wszelkich budynków, mających przeszło 20^m szerokości powinny mieć w wysokości korony kolei najmniej 8^m 0 szerokości.

O ile tego bezpieczeństwo wymaga, co będzie rozstrzygnięte przy przedkładaniu projektu szczegółowego, przejazdy, mosty itd. winny być opatrzone w poręcze lub murowane parapety.

Wymiary otworów wszystkich budowli będą oznaczane podług stosunków miejscowych, w ogólności jednak starać się potrzeba, ażeby wysokość w świetle, jeżeli tu idzie o przeprowadzenie gościnca lub drogi wynosiła 4^m 50 w świetle.

Art. 8.

Jeżeli potrzeba mostu do przejazdu nad koleją, szerokość w świetle pomiędzy filarami, powinna wynosić najmniej 8^m 00, a wysokość w świetle nad górną krawędzią szyn, w osi kolei najmniej 5^m.

Art. 9.

Tunele powinny mieć szerokości w świetle najmniej 8^m 2 a wysokości w świetle najmniej 6^m 3 nad progami. W tunelach należy umieścić co 50 metrów tak zwane nisze bezpieczeństwa.

Art. 10.

Ażeby budowa była mocna i trwała, przedsiębiorcy będą używali tylko dobrych materyałów i to podług prawideł sztuki.

Zabrania się używać do murów wapna tłustego; tylko hidrauliczne może być używane do tego celu.

Dzieła sztuki pod kolej przeznaczone, powinny być wykonane z kamienia i żelaza.

II. Urządzenie powierzchni i sygnały.

Art. 11.

Gdzie jest kolej o dwóch torach, takowe na otwartej drodze winny być oddalone od siebie 3m 5, w stacyach zaś 4m 75 od środka do środka.

Poziom każdego dworca i przystanków jeżeli będą urządzone, winien odpowiadać mającym się tamże wznieść budynkom, pokładowi szyn, miejscom do ładowania i składom jakoteż dziedzińcom itd. drogi zaś tutaj prowadzące, jeżeli zrobienie ich należy do przedsiębiorcy budowy, powinny być zrobione podług rozporządzeń administracyi państwa.

Art. 12.

Przedsiębiorca budowy winien urządzić wszystkie tory jakoteż zwrotnice i tarcze obrotowe tudzież wszelkie sygnały i wszelkie środki mechaniczne, tak do tych jak i do tamtych, potrzebne a oraz przewozić własnym kosztem wszystek materyał do urządzenia powierzchni i do innych celów służący od najbliższej stacyi w ruchu będącej gdzie będzie mu dostarczony.

Wykończenie jednak, o ile wymaga pracy mechanika, nie jest rzeczą przedsiębiorcy budowy.

III. Budynki.

Art. 13.

Budynki mogą być stawiane na zasadzie przepisów wydanych dla kolei zachodniej cesarzowej Elżbiety.

Oprócz rozszerzenia budynków w stacyi na zetknięciu w Selzthal trzeba wystawić

4 stacye II klasy,
4 „ III „
2 „ IV „

Przestrzeń rzeczywiście zabudowana budynków zajazdowych na stacyach II klasy powinna zajmować najmniej 370m□, na stacyach III klasy, najmniej 210m□. Wszystkie budynki zajazdowe II i III klasy powinny być jednopiętrowe i mieć pod spodem piwnice.

Oprócz tego na każdej stacyi II klasy powinien być kryty perron, 260m□ przestzeni mający i 2 osobno stojące wygódki.

Budynki zajazdowe IV klasy mają tylko dół, i zajmują przestrzeni rzeczywiście zabudowanej 120m□.

Istniejący budynek zajazdowy w stacyi na zetknięciu w Selzthal powinien być wyprowadzony pod piętro i powiększony przynajmniej o 255m□ przestrzeni zabudowanej.

I pod temi budynkami powinny się znajdować odpowiednie piwnice.

Przedsiębiorca budowy jest obowiązany pozakładać także w innych miejscach na żądanie administracyi państwa przystanki z torem do wymijania i budynkiem zajazdowyn tylko o dole, jakoteż z piwnicą, zajmujące przestrzeni rzeczywiście zabudowanej 98m□.

Art. 14.

Budki strażnicze wszystkie mają tylko dół i zajmują 46^{m} przestrzeni rzeczywiście zabudowanej; do każdej z nich należy piwnica, studnia lub wodociąg i prewet osobno stojący.

Budek strażniczych trzeba wystawić na stacyi w Selzthal 1, na każdej z 10 stacyi pośrednich 2 a oprócz tego na przestrzeni z Selzthal do Bischofshofen najmniej 80 budek, i trzeba je ustawić tak, aby nie przeszkadzały położeniu później drugiego toru.

Jeżeli w jakimkolwiek celu potrzeba będzie wystawić budkę podwójną, takowa powinna zająć 103^{m}□ przestrzeni.

Art. 15.

W 11 dworcach kolei wybudować się mającej trzeba wystawić: magazyny drewniane zajmujące 2110^{m}□, tudzież magazyny węgla razem 330^{m}□, rozmaite składy razem 1700^{m}□, składy drzewa razem 3400^{m} i składy przyrządów do gaszenia ognia razem 20^{m}□ przestrzeni zajmujące.

Oprócz tego trzeba wybudować w stacyi Selzthal:

Magazyn towarów wozowych zajmujący 200^{m}□ przestrzeni, budynek jednopiętrowy na mieszkanie dla urzędników, zajmujący przestrzeni rzeczywiście zabudowanej najmniej 400^{m}□, wozownią na 10 wagonów i wozownią na 6 parowozów tudzież lokal na warsztaty o 348^{m}□ wraz z lokalami na mieszkanie dla palaczów i służby pociągowej, mur do wielkiej tarczy obrotowej dla lokomotyw mającej 38·5′ = 12^{m} średnicy, nakoniec fundamenta pod 5 małych tarcz obrotowych mających po 14·84′ = 4·62^{m} średnicy.

Co się tyczy wybudowania głównego warsztatu osobno mieć się będzie pieczą.

Wszystkie dachy na budynkach stacyjnych powinny być ogniotrwałe.

Art. 16.

W stacyach Eben, Schladming, Gröbming, Steinach i Selzthal należy urządzić zupełnie zbiorniki na wodę, dostateczną ilość tejże dostarczające do zasilania lokomotyw, składające się z rezerwoarów z żelaza kutego, objętości najmniej 2690 stóp sześciennych = 82·16 metrów sześciennych.

Budynki służące do zbioru wody powinny zawierać odpowiednie lokale na mieszkanie dla dozorcy pomp i na pomieszczenie materyału opałowego.

Oprócz tego trzeba urządzić w Selzthal 5, w innych zaś 4 stacyach wodnych po 2 sadzawki, wraz z należącemi do nich windami i porobić wodociągi.

Dla dostarczenia wody do rzeczonych stacyi wodnych trzeba urządzić albo zupełnie odpowiednie naturalne wodociągi albo pompy parowe o dostatecznej sile.

Przedsiębiorca budowy winien wystawić własnym kosztem budynki do zbioru wody, studnie, sadzawki, fundamenta pod windy, kanały itd. tudzież dostarczyć, urządzić i ustawić wszystko co do zupełnego urządzenia należy, mianowicie rezerwoary, maszyny, windy róry itd.

Art. 17.

We wszystkich stacyach trzeba nadto wybudować zastosowane do potrzeb fundamenta i domki do wag dziesiętnych, podstawy silni do dźwigania ciężarów jakoteż wszelkie inne urządzenia do ruchu potrzebne, kanały do spuszczania wody, rowy itd.

Podobnież przedsiębiorca budowy powinien wystawić wszelkie przydatki do budynków, wszelkie składy narzędzi do gaszenia ognia i inne, tudzież nietylko wyplantować i ogrodzić dylami na $1^1/_2$ metra wysokiemi place w około dworców w ogólności, lecz także w około magazynów, budynków gospodarskich, dziedzińców i ogrodów i pozakładać wszędzie studnie na potrzebę służby kolejowej.

Wszędzie, gdzie tego zażąda administracya państwa, nawet i kolej przynajmniej deskami ogrodzona być winna.

II. Rachunek, kaucya i warunek ogólny.

Art. 18.

Jak tylko przedsiębiorca budowy zostanie zawiadomiony, że przyjęto jego przedstawienie, winien jak najdzielniej rozpocząć roboty i wykonywać je tak, aby je w zapowiedzianym terminie, który jednak nie może być dłuższym nad trzy lata, ukończył i aby można było przystąpić do sprawdzenia gotowej kolei.

Art. 19.

Wypłaty na rachunek należytości odbywają się co miesiąc w stosunku do postępu robót i po strąceniu $5^0/_0$ na kaucyą.

Art. 20.

Przedsiębiorca budowy jest obowiązany wybudować mocno i trwale linią objętą, we wszystkich szczegółach odpowiednio do prawideł sztuki, czyniąc zupełnie zadosyć wszelkim szczególnym wymaganiom ces. król. władz.

Przedsiębiorca budowy jest więc odpowiedzialny za każde w tej mierze uchybienie czy takowego on sam się dopuści, czyli też osoby, których używa do wykonania budowy.

Jako rękojmię dopełnienia swoich zobowiązań przedsiębiorca budowy winien złożyć kaucyą, która będzie utworzona częścią przez złożenie w papierach obiegowych, podług rzeczywistej wartości, kwoty wyrównywającej $5^0/_0$ całego kapitału budowy, poczęści z kwot potrącanych przy wypłacaniu należytości.

Odpowiedzialność za wszystkie roboty trwa rok jeden licząc od sprawdzenia robót, sprawdzanie zaś zaczyna się zwyczajnie w przeciągu miesiąca po ukończeniu budowy i powinno być ukończone w przeciągu następnych czterech miesięcy.

Szkody, postrzeżone przed upływem tego czasu, winien przedsiębiorca budowy naprawić własnym kosztem, podług poleceń rządu a jeźli to będzie pótrzebnem, winien odpowiednią kwotą jeszcze na rok następny ręczyć za trwałość budowy.

O ile kolej pod względem trwałości odpowie temu warunkowi, będzie przedsiębiorcy budowy zwrócona cała jego kaucya.

Gdyby przedsiębiorca przez opieszałe lub złe wykonanie robót okazał się niezdolnym, lub w jakimkolwiek innym względzie nie uczynił zadość wziętym na siebie zobowiązaniom, budowa może być poruczona komu innemu, a cała ztąd powstała szkoda będzie doraźnie pokryta jego kaucyą.

Art. 21.

Osoby ustanowione przez rząd lub koncesyonaryusza do doglądania budowy, mają prawo wtrącać się bez pytania wszędzie, gdzie dobro budowy tego wymaga, a każdy z ludzi przy budowie zatrudnionych winien bez oporu zastosować się do ich rozporządzeń.

Art. 22.

Przedsiębiorca budowy jest wreszcie obowiązany poddać się rozporządzeniom rządowym, wydać się mającym w celu bliższego określenia powyższych warunków.

Dodatek drugi

warunków tyczących się budowy kolei żelaznej z Hallein do Bischofshofen wraz z robotami na stacyi w Salzburgu aż do miejsca gdzie się zaczyna dworzec w Bischofshofen.

I. Ślad, wywłaszczenie i przepisy ogólne.

Art. 1.

Kolej wybudować się mająca zetknie się w Hallein z istniejącą koleją Salzbursko-Halleinską i prowadzić będzie ztąd na Golling i Werfen do Bischofshofen.

Przedsiębiorca budowy, wytyczając ślad kolei, o tyle tylko może odstąpić od projektów, o ile przez to główny kierunek kolei, w artykule niniejszym wskazany, nie ulegnie zmianie i o ile przez to ani się długość kolei nie zwiększy, ani stosunki kierunku i poziomu się nie pogorszą.

Art. 2.

Projekt szczegółowy powinien być wypracowany podług przepisów rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 4 lutego 1871 (Dz. u. p. Nr. 8) i administracyi państwa do zatwierdzenia przedłożony.

Art. 3.

Płaszczyzny gruntów potrzebne do budowy kolei będą przedsiębiorcy budowy oddane do rozporządzenia.

Natomiast przedsiębiorca winien na własny rachunek nabyć wszelkie grunta potrzebne do wydobywania i produkowania materyałów budulcowych.

Podobnież, jeżeli jakie cząstkie gruntów niezakupionych zajął czasowo, czy to na własną potrzebę czy dla wygody robotników, lub jeżeliby zbiory z tychże cząstek uszkodził, on sam poniesie koszta ztąd powstałe.

Art. 4.

W kierunku z Bischofshofen do Hallein nie jest dozwolony większy spadek jak $1 : 300 = 3{\cdot}3^0/_{00}$ z jednej a $1 . 100 = 10^0/_{00}$ z drugiej strony, ani mniejszy promień krzywizny niż 300^m.

Linie krzywe powinny być połączone prostemi mającemi najmniej 40^m długości.

Art. 5.

Z wyjątkiem tunelów i budowli mających przeszło 20^m szerokości w świetle, kolej powinna być wybudowana pod jeden tor, wszystkie tunele zaś na dwa tory i tak samo, mury wszelkich budowli mających więcej niż 20^m szerokości w świetle należy wystawić od razu pod dwa tory.

Art. 6.

Szerokość toru w świetle będzie wynosiła $1^m 436$, na krzywiznach jednak winna być odpowiednio zwiększona.

Pokład żwiru powinien mieć w wysokości progów rzeczywistej szerokości na koronie $3^m 40$ a głębokości w osi kolei najmniej $0^m 40$. Dla odpływu wody nasyp powinien być tak skarpowany, aby rzeczona głębokość, mierzona od powierzchni progów, powiększała się po obu stronach.

Nasyp winien po obu stronach wystawać najmniej na 0^m50 nad żwirówkę, tak, aby rzeczywista szerokość korony nasypu, przez przedłużenie pochyłości lub grobli utworzona, wynosiła w wysokości powierzchni progów najmniej 4^m40.

Tam gdzie pokład żwiru jest umocniony kamieniami, szerokość korony tegoż powinna być zwiększona przynajmniej na $4^m 40$.

Wymiary rowów do spuszczania wody będą zależały od stosunków miejscowych, w żadnym jednak razie szerokość ich w spodzie nie może wynosić mniej jak 0^m25 a głębokość pod koroną kolei (powierzchnią progów) mniej niż 0^m75.

Skosy otrzymane przez znoszenie powinny być zastosowane do materyału i trwałe, skosy zaś otrzymane przez nasypywanie powinny być zwyczajnie $1^1/_2$ stopowe.

Art. 7.

Przejazdy lub mosty itd. poniżej kolei, 20^m lub mniej w świetle mające, a do korony kolei sięgające, winny mieć w wysokości korony kolei najmniej 4^m50 szerokości.

Mury wszelkich budynków, mających przeszło 20^m szerokości powinny mieć w wysokości korony kolei najmniej 8^m0 szerokości.

O ile tego bezpieczeństwo wymaga, co będzie rozstrzygnięte przy przedkładaniu projektu szczegółowego, przejazdy, mosty itd. winny być opatrzone w poręcze lub murowane parapety.

Wymiary otworów wszystkich budowli będą oznaczane podług stosunków miejscowych, w ogólności jednak starać się potrzeba, ażeby wysokość w świetle, jeżeli tu idzie o przeprowadzenie gościnca lub drogi wynosiła 4^m50.

Art. 8.

Jeżeli potrzeba mostu do przejazdu nad koleją, szerokość w świetle pomiędzy filarami, powinna wynosić najmniej 8^m00, a wysokość w świetle nad górną krawędzią szyn, w osi kolei, najmniej 5^m.

Art. 9.

Tunele powinny mieć szerokości w świetle najmniej 8^m2 a wysokości w świetle najmniej 6^m3 nad progami. W tunelach należy umieścić co 50 metrów tak zwane nisze bezpieczeństwa.

Art. 10.

Ażeby budowa była mocna i trwała, przedsiębiorcy będą używali tylko dobrych materyałów i to podług prawideł sztuki.

Zabrania się używać do murów wapna tłustego; tylko hidrauliczne może być używane do tego celu. Dzieła sztuki pod kolej przeznaczone, powinny być wykonane z kamienia i żelaza.

II. Urządzenie powierzchni i sygnały.

Art. 11.

Gdzie jest kolej o dwóch torach, takowe na otwartej drodze winny być oddalone od siebie 3^m5, w stacyach zaś 4^m75 od środka do środka.

Poziom każdego dworca i przystanków, jeżeli będą urządzone, winien odpowiadać mającym się tamże wznieść budynkom, pokładowi szyn, miejscom do ładowania i składom jakoteż dziedzińcom itd. drogi zaś tutaj prowadzące, jeżeli zrobienie ich należy do przedsiębiorcy budowy, powinny być zrobione podług rozporządzeń administracyi państwa.

Art. 12.

Przedsiębiorca budowy winien urządzić wszystkie tory jakoteż zwrotnice i tarcze obrotowe, tudzież wszelkie sygnały i wszelkie środki mechaniczne tak do tych jak i do tamtych potrzebne a oraz przewozić własnym kosztem wszystek materyał do urządzenia powierzchni i do innych celów służący od najbliższej stacyi w ruchu będącej gdzie będzie mu dostarczony.

Wykończenie jednak, o ile wymaga pracy mechanika, nie jest rzeczą przedsiębiorcy budowy.

III. Budynki.

Art. 13.

Budynki mogą być wystawione na zasadzie przepisów wydanych dla kolei zachodniej cesarzowej Elżbiety. Oprócz rozszerzenia stacyi na zetknięciu w Salzburgu potrzeba będzie wystawić jeszcze 2 nowe stacye a mianowicie jednę pod Golling a drugą pod Werfen.

Budynki zajazdowe na obu tych stacyach powinny być jednopiętrowe i mieć pod sobą odpowiednie piwnice, każdy zaś powinien zajmować najmniej 370m□ przestrzeni rzeczywiście zabudowanej. Nadto w każdym powinien być kryty peron mający 260m□ powierzchni i 2 osobno stojące prewety.

Przedsiębiorca budowy jest obowiązany pozakładać także w innych miejscach na żądanie administracyi państwa przystanki z torem do wymijania i budynkiem zajazdowym tylko o dole jakoteż z piwnicą, zajmującym przestrzeni rzeczywiście zabudowanej 98m□.

Art. 14.

Budki strażnicze wszystkie mają tylko dół i zajmują 46m□ przestrzeni rzeczywiście zabudowanej; do każdej z nich należy piwnica, studnia lub wodociąg i prewet osobno stojący.

Na każdej z dwóch stacyi pośrednich wystawić potrzeba 2, w Salzburgu 1 a na linii kolei z Hallein do Bischofshofen jeszcze najmniej 27 budek strażniczych i ustawić je w taki sposób aby nie przeszkadzały położeniu drugiego toru w swoim czasie.

Jeżeli w jakimkolwiek celu potrzeba będzie wystawić budkę podwójną, takowa powinna zająć 103m□ przestrzeni.

Art. 15.

W trzech dworcach kolei wybudować się mającej trzeba wystawić: magazyny drewniane zajmujące razem 370m□, rozmaite magazyny razem 2170m□, składy drzewa razem 1400m□ i magazyny węgla, razem 735m□ powierzchni mające.

Oprócz tego na stacyi w Salzburgu trzeba wystawić: dwupiętrowy dom mieszkalny dla urzędników z piwnicą, zajmujący 720m□ powierzchni rzeczywiście zabudowanej, dwa magazyny murowane, mające każdy 850m□ miejsca na skład, wozownią na 12 wagonów i wozownią na 6 parowozów, razem z lokalami na warsztaty rozległości 348m□, licząc w to lokale na mieszkania dla służby od paliwa i dla służby pociągowej magazyn sikawek i mur pod wielką tarczą obrotową o 38·5′ = 12m średnicy, nakoniec fundamenta pod 4 małe tarcze obrotowe o 14·84′ = 4m średnicy.

Co się tyczy wybudowania głównego warsztatu osobno mieć się będzie pieczą. Wszystkie dachy na budynkach stacyjnych powinny być ogniotrwałe.

Art. 16.

Na stacyach w Salzburgu i Gollingu potrzeba zaprowadzić całkowicie urządzone, dostateczną ilość wody dostarczające zbiorniki, każdy z rezerwoarami z żelaza kutego, obejmujące najmniej 2600 stóp sześciennych = 82·16 metrów sześciennych do zasilania parowozów.

Budynki służące do zbioru wody powinny zawierać odpowiednie lokale na mieszkanie dla dozorcy pomp i na pomieszczenie materyału opałowego.

Oprócz tego trzeba urządzić w Salzburgu 3, w Gölling 2 sadzawki, wraz z należącemi do nich windami i porobić wodociągi.

Dla dostarczenia wody do rzeczonych stacyi wodnych trzeba urządzić albo zupełnie odpowiednie naturalne wodociągi albo pompy parowe o dostatecznej sile.

Przedsiębiorca budowy winien wystawić własnym kosztem budynki do zbioru wody, studnie, sadzawki, fundamenta pod windy, kanały itd. tudzież dostarczyć, urządzić i ustawić wszystko co do zupełnego urządzenia należy, mianowicie rezerwoary, maszyny, windy róry itd.

Art. 17.

We wszystkich stacyach trzeba nadto wybudować zastosowane do potrzeb fundamenta i domki do wag dziesiętnych, podstawy silni do dźwigania ciężarów jakoteż wszelkie inne urządzenia do ruchu potrzebne, kanały do spuszczania wody, rowy itd.

Podobnież przedsiębiorca budowy powinien wystawić wszelkie przydatki do budynków, wszelkie składy narzędzi do gaszenia ognia i inne, tudzież nietylko wyplantować i ogrodzić dylami na $1^1/_2$ metra wysokiemi place w około dworców w ogólności, lecz także w około magazynów, budynków gospodarskich, dziedzińców i ogrodów i pozakładać wszędzie studnie na potrzebę służby kolejowej.

Wszędzie, gdzie tego zażąda administracya państwa, nawet i kolej przynajmniej deskami ogrodzona być winna.

IV. Rachunek, kaucya i warunek ogólny.

Art. 18.

Jak tylko przedsiębiorca budowy zostanie zawiadomiony, że przyjęto jego przedstawienie, winien jak najusilniej rozpocząć roboty i wykonywać je tak, aby je w zapowiedzianym terminie, który jednak nie może być dłuższym nad trzy lata, ukończył i aby można było przystąpić do sprawdzenia gotowej kolei.

Art. 19.

Wypłaty na rachunek należytości odbywają się co miesiąc w stosunku do postępu robót i po strąceniu 5% na kaucyą.

Art. 20.

Przedsiębiorca budowy jest obowiązany wybudować mocno i trwale linią objętą, we wszystkich szczegółach odpowiednio do prawideł sztuki, czyniąc zupełnie zadosyć wszelkim szczególnym wymaganiom ces. król. władz.

Przedsiębiorca budowy jest więc odpowiedzialny za każde w tej mierze uchybienie czy takowego on sam się dopuści, czyli też osoby, których używa do wykonania budowy.

Jako rękojmię dopełnienia swoich zobowiązań przedsiębiorca budowy winien złożyć kaucyą, która będzie utworzona częścią przez złożenie w papierach obiegowych, podług rzeczywistej wartości, kwoty wyrównywającej 5% całego kapitału budowy, poczęści z kwot potrącanych przy wypłacaniu należytości.

Odpowiedzialność za wszystkie roboty trwa rok jeden licząc od sprawdzania robót, sprawdzanie zaś zaczyna się zwyczajnie w przeciągu miesiąca po ukończeniu budowy i powinno być ukończone w przeciągu następnych czterech miesięcy.

Szkody, postrzeżone przed upływem tego czasu, winien przedsiębiorca budowy naprawić własnym kosztem podług poleceń rządu i jeźli będzie potrzeba, winien odpowiednią kwotą jeszcze na rok na- stępny ręczyć za trwałość budowy.

O ile kolej pod względem trwałości odpowie temu warunkowi, będzie przedsiębiorcy budowy zwrócona cała jego kaucya.

Gdyby przedsiębiorca przez opieszałe lub złe wykonanie robót okazał się niezdolnym, lub w jakimkolwiek innym względzie nie uczynił zadość wziętym na siebie zobowiązaniom, budowa może być poruczona komu innemu, a cała ztąd powstała szkoda będzie doraźnie pokryta jego kaucyą.

Art. 21.

Osoby ustanowione przez rząd lub koncesyonaryusza do doglądania budowy, mają prawo wtrącać się bez pytania wszędzie, gdzie dobro budowy tego wymaga, a każdy z ludzi przy budowie zatrudnionych winien bez oporu zastosować się do ich rozporządzeń.

§. 22.

Przedsiębiorca budowy jest wreszcie obowiązany poddać się rozporządzeniom rządowym, wydać się mającym w celu bliższego określenia powyższych warunków.

Dodatek trzeci

warunków tyczących się budowy kolei z Bischofshofen do Wörgl jakoteż budowy dworca w Bischofshofen i rozszerzenia dworca kolei południowej w Wörgl.

I. Ślad i budowa.

Art. 1.

Kolej mająca się wybudować, zacznie się w północnym końcu dworca w Bischofshofen i przechodząc doliną Salcy w górę aż do Bruck; następnie dotknąwszy miasteczka Zell nad jeziorem, będzie prowadziła na Saalfelden, przetnie dział wód pod Hochfilzen i w dolinie Pillerseer Ache dosięgnie św. Jana w Tyrolu.

Od św. Jana kolej będzie prowadziła na Kitzbüchel i Hopfgarten do stacyi kolei południowej w Wörgl, która ma być rozszerzona.

Przedsiębiorca budowy, wytyczając ślad, o tyle tylko może odstąpić od projektów, o ile przez to główny kierunek kolei, w artykule niniejszym wskazany, nie ulegnie zmianie i o ile przez to ani się długość kolei nie zwiększy, ani stosunki kierunku i poziomu się nie pogorszą; jednak już tu, główny kierunek śladu pomiędzy Saalfelden a Bruck, tudzież pomiędzy św. Janem w Tyrolu a Wörglem, odmiennie od projektu i tak ma być wytyczony, ażeby kolej przechodziła nie wschodnim lecz zachodnim brzegiem jeziora Zeller dotykając miasteczka Zell nad jeziorem i ażeby następnie prowadziła na Kützbüchel przez dolinę Brüxen, zamiast przez Elmau.

Zarazem będzie naprzód zarządzone, ażeby nie zakładano projektowanej stacyi w Allbach, lecz natomiast, aby założono stacyą pod Leogang.

Art. 2.

Projekt szczegółowy powinien być wypracowany podług przepisów rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 4 lutego 1871 (Dz. u. p. Nr. 8) i administracyi państwa do zatwierdzenia przedłożony.

Art. 3.

Płaszczyzny gruntów potrzebne do budowy kolei będą przedsiębiorcy budowy oddane do rozporządzenia.

Natomiast przedsiębiorca winien na własny rachunek nabyć wszelkie grunta potrzebne do wydobywania i produkowania materyałów budulcowych.

Podobnież, jeżeli jakie cząstki gruntów niezakupionych zajął czasowo, czy to na własną potrzebę czy dla wygody robotników, lub jeżeliby zbiory z tychże cząstek uszkodził, on sam poniesie koszta ztąd powstałe.

Art. 4.

Największe spadki na tej kolei dozwolone są następujące:

a) Od Wörgl do Saalfelden 1 : 44 = 22·7‰ z jednej a 1 : 150 = 20‰ z drugiej strony.

b) Od Saalfelden do Bischofshofen 1 : 150 = 6·67‰ z jednej a 1 : 100 = 10‰ z drugiej strony.

Najmniejszy promień krzywizny będzie wynosił najmniej 300^m tylko od Saalfelden do Bischofshofen można zmniejszyć go do 250^m.

Pomiędzy liniami krzywemi powinny się znajdować proste najmniej 40^m długości.

Art. 5.

Z wyjątkiem tunelów i budowli mających przeszło 20^m szerokości w świetle, kolej powinna być wybudowana pod jeden tor, wszystkie tunele zaś na dwa tory i tak samo, mury wszystkich budowli mających więcej niż 20^m szerokości w świetle należy wystawić od razu pod dwa tory.

Art. 6.

Szerokość toru w świetle będzie wynosiła 1^m436, na krzywinach jednak winna być odpowiednio zwiększona.

Pokład zwiru powinien mieć w wysokości progów rzeczywistej szerokości na koronie 3^m40 a głębokości w osi kolei najmniej 0^m40.

Dla odpływu wody nasyp powinien być tak skarpowany, aby rzeczona głębokość, mierzona od powierzchni progów, powiększała się po obu stronach.

Nasyp winien po obu stronach wystawać najmniej na 0^m50 nad żwirówkę, tak, aby rzeczywista szerokość korony nasypu, przez przedłużenie pochyłości lub grobli utworzona, wynosiła w wysokość powierzchni progów najmniej 4^m40.

Tam gdzie pokład żwiru jest umocniony kamieniami, szerokość korony tegoż powinna być zwiększona przynajmniej na 4^m40.

Wymiary rowów do spuszczania wody będą zależały od stosunków miejscowych. w żadnym jednak razie szerokość ich w spodzie nie może wynosić mniej jak 0^m25 a głębokość pod koroną kolei (powierzchnią progów) mniej niż 0^m75.

Skosy otrzymane przez znoszenie powinny być zastosowane do materyału i trwałe, skosy zaś otrzymane przez nasypywanie powinny być zwyczajnie $1^1/_2$ stopowe.

Art. 7.

Przyjazdy lub mosty itd. poniżej kolei, 20^m lub mniej w świetle mające, a do korony kolei sięgające, winny mieć w wysokości korony kolei najmniej 4^m50 szerokości.

Mury wszelkich budynków, mających przeszło 20^m szerokości powinny mieć w wysokości korony kolei najmniej 8^m 0 szerokości.

O ile tego bezpieczeństwo wymaga, co będzie rozstrzygnięte przy przedkładaniu projektu szczegółowego, przejazdy, mosty itd. winny być opatrzone w poręcze lub murowane parapety.

Wymiary otworów wszystkich budowli będą oznaczane podług stosunków miejscowych, w ogólności jednak starać się potrzeba, ażeby wysokość w świetle, jeżeli tu idzie o przeprowadzenie gościńca lub drogi, wynosiła 4^m 50 w świetle.

Art. 8.

Jeżeli potrzeba mostu do przejazdu nad koleją, szerokość w świetle pomiędzy filarami, powinna wynosić najmniej 8^m 00, a wysokość w świetle nad górną krawędzią szyn, w osi kolei najmniej 5^m.

Art. 9.

Tunele powinny mieć szerokości w świetle najmniej 8^m 2 a wysokości w świetle najmniej 6^m 3 nad progami.

W tunelach należy umieścić co 50 metrów tak zwane nisze bezpieczeństwa.

Art. 10.

Ażeby budowa była mocna i trwała, przedsiębiorcy będą używali tylko dobrych materyałów i to podług prawideł sztuki.

Zabrania się używać do murów wapna tłustego; tylko hidrauliczne może być używane do tego celu.

Dzieła sztuki pod kolej przeznaczone, powinny być wykonane z kamienia i żelaza.

II. Urządzenie powierzchni i sygnały.

Art. 11.

Gdzie jest kolej o dwóch torach, takowe na otwartej drodze winny być oddalone od siebie 3^m 5, w stacyach zaś 4^m 75 od środka do środka.

Poziom każdego dworca i przystanków, jeżeli będą urządzone, winien odpowiadać mającym się tamże wznieść budynkom, pokładowi szyn, miejscom do ładowania i składom jakoteż dziedzincom itd., drogi zaś tutaj prowadzone, jeżeli zrobienie ich należy do przedsiębiorcy budowy, powinny być zrobione podług rozporządzeń administracyi państwa.

Art. 12.

Przedsiębiorca budowy winien urządzić wszystkie tory jakoteż zwrotnice i tarcze obrotowe, tudzież wszelkie sygnały i wszelkie środki mechaniczne, tak do tych jak i do tamtych potrzebne, a oraz przewozić własnym kosztem wszystek materyał do urządzenia powierzchni i do innych celów służący od najbliższej stacyi w ruchu będącej gdzie będzie mu dostarczony.

Wykończenie jednak, o ile wymaga pracy mechanika, nie jest rzeczą przedsiębiorcy budowy.

III. Budynki.

Arty. 13.

Budynki mogą być wystawione na zasadzie przepisów kolei zachodniej cesarzowej Elżbiety.

Oprócz budynków dla rozszerzenia stacyi na zetknięciu w Wörgl trzeba wystawić:

8 stacyi II klasy
5 „ III „
1 „ IV „

W budynkach zajazdowych na stacyach w Saalfelden i Bischofshofen powinny znajdować się restauracye; budynki te winny zajmować najmniej 506m□ powierzchni rzeczywiście zabudowanej.

Budynki zajazdowe na innych stacyach II klasy powinny zajmować najmniej 370m□, na stacyach III klasy, najmniej 210m□. Wszystkie budynki zajazdowe II i III klasy powinny być jednopiętrowe i mieć pod spodem piwnice.

Oprócz tego na każdej stacyi II klasy powinien być kryty perron, 260m□ przestrzeni mający i 2 osobno stojące wygódki.

Budynki zajazdowe IV klasy mają tylko dół, i zajmują przestrzeni rzeczywiście zabudowanej 120m□.

Istniejący budynek zajazdowy w stacyi na zetknięciu w Wörgl powinien być wyprowadzony pod piętro i powiększony przynajmniej o 255m□ przestrzeni zabudowanej.

I pod temi budynkami powinny się znajdować odpowiednie piwnice.

Przedsiębiorca budowy jest obowiązany pozakładać także w innych miejscach na żądanie administracyi państwa przystanki z torem do wymijania i budynkiem zajazdowym tylko o dole jakoteż z piwnicą, zajmującym przestrzeni rzeczywiście zabudowanej 98m□.

Art. 14.

Budki strażnicze wszystkie mają tylko dół i zajmują 46m przestrzeni rzeczywiście zabudowanej; do każdej z nich należy piwnica, studnia lub wodociąg i prewet osobno stojący.

Budek stażniczych trzeba wystawić na stacyi w Wörgl 1, na każdej z 14 stacyi pośrednich 2 a oprócz tego na bieżącej przestrzeni najmniej 99 budek, trzeba je ustawić tak, aby nie przeszkadzały położeniu później drugiego toru. Jeżeli w jakimkolwiek celu potrzeba będzie wystawić bukę podwójną, takowa powinna zająć 103m□ przestrzeni.

Art. 15.

W 15 dworcach kolei wybudować się mającej należy wystawić:

magazyny drewniane	zajmujące	2·780m□,
„ węgla	„	1·035 „
składy kryte	„	1·100 „
rozmaity magazyny	„	3·200 „
składy drzewa	„	3·260 „

nakoniec magazyny przyrządów do gaszenia ognia 60m□.

Oprócz tego trzeba wystawić:

W Wörgl magazyn na towary przechodowe mający 200m□ powierzchni, w Bischofshofen dwupiętrowy a w Wörgl i Saalfelden jednopiętrowy dom na mieszkanie dla urzędników z piwnicami zajmujące każdy najmniej po 400m□ powierzchni rzeczywiście zabudowanej.

W Bischofshofen i Wörgl po 1 wozowni na 10 wagonnów, dalej wozownie, w Wörgl na 6 w Bischofshofen na 12 maszyn z lokalami na warsztaty rozległości 348m□ w pierwszej a 388m□ w drugiej stacyi, licząc w to i lokale na pomieszkania dla służby od paliwa i pociągowej; mur pod wielką tarczę obrotową dla parowozu o 38·5′ = 12m średnicy po jednej na stacyach Bischofshofen, Saalfelden i Wörgl, nakoniec fundamenta pod 11 małych tarcz obrotowych o 14·84 = 4·62m średnicy rozdzielonych na 3 stacye.

Co się tyczy wybudowania głównego warsztatu osobno mieć się będzie pieczą.

Wszystkie dachy na budynkach stacyjnych powinny być ogniotrwałe.

Art. 16.

Na stacyach w Wörgl, Faichten, St. Jan, Saalfelden, Hochfilzen, Bruck, Lend i Bischofshofen trzeba zaprowadzić całkowicie urządzone zbiorniki, dostateczną ilość wody dostarczające, każdy z rezerwoarem z żelaza kutego objętości najmniej 2·600 stóp sześciennych = 82·16 metrów sześciennych do zasllania parowozów.

Budynki służące do zbioru wody powinny zawierać odpowiednie lokale na mieszkanie dla dozorcy pomp i na pomieszczenie materyału opałowego.

Oprócz tego trzeba urządzić w Wörgl, Saalfelden i Bischofshofen po 3, w innych zaś 5 stacyach wodnych po 2 sadzawki, wraz z należącemi do nich windami i porobić wodociągi.

Dla dostarczenia wody do rzeczonych stacyi wodnych trzeba urządzić albo zupełnie odpowiednie naturalne wodociągi albo pompy parowe o dostatecznej sile.

Przedsiębiorca budowy winien wystawić własnym kosztem budynki do zbioru wody studnie, sadzawki, fundamenta pod windy, kanały itd. tudzież dostarczyć, urządzić i ustawić wszystko, co do zupełnego urządzenia należy, mianowicie rezerwowy, maszyny, windy, rury itd.

Art. 17.

We wszystkich stacyach trzeba nadto wybudować zastosowane do potrzeb fundamenta i domki do wag dziesiętnych, podstawy silni do dźwigania ciężarów jakoteż wszelkie inne urządzenia do ruchu potrzebne, kanały do spuszczania wody, rowy itd.

Podobnież przedsiębiorca budowy powinien wystawić wszelkie przydatki do budynków, wszelkie składy narzędzi do gaszenia ognia i inne, tudzież nietylko wyplantować i ogrodzić dylami na $1^1/_2$ metra wysokiemi place w około dworców w ogólności, lecz także w około magazynów, budynków gospodarskich, dziedzińców i ogrodów i pozakładać wszędzie studnie na potrzebę służby kolejowej.

Wszędzie gdzie tego zażąda administracya państwa, nawet i kolej przynajmniej deskami ogrodzona być winna.

IV. Rachunek, kaucya i warunek ogólny.

Art. 18.

Jak tylko przedsiębiorca budowy zostanie zawiadomiony, że przyjęto jego przedstawienie, winien jak najusilniej rozpocząć roboty i wykonywać je tak, aby je w zapowiedzianym terminie, który jednak nie może być dłuższym nad trzy lata, ukończył i aby można było przystąpić do sprawdzenia gotowej kolei.

Art. 19.

Wypłaty na rachunek należytości odbywają się co miesiąc w stosunku do postępu robót i po strąceniu 5% na kaucyą.

Art. 20.

Przedsiębiorca budowy jest obowiązany wybudować mocno i trwale linią objętą, we wszystkich szczegółach odpowiednio do prawideł sztuki, czyniąc zupełnie zadosyć wszelkim szczególnym wymaganiom ces. król. władz.

Przedsiębiorca budowy jest więc odpowiedzialny za każde w tej mierze uchybienie czy takowego on sam się dopuści, czyli też osoby, których używa do wykonania budowy.

Jako rękojmię dopełnienia swoich zobowiązań przedsiębiorca budowy winien złożyć kaucyą, która będzie utworzona częścią przez złożenie w papierach obiegowych, podług rzeczywistej wartości, kwoty wyrównywającey 5% całego kapitału budowy, po części z kwot potrąconych przy wypłacaniu należytości.

Odpowiedzialność za wszystkie roboty trwa rok jeden licząc od sprawdzenia robót, sprawdzanie zaś zaczyna się zwyczajnie w przeciągu miesiąca po ukończeniu budowy i powinno być ukończone w przeciągu następnych czterech miesięcy.

Szkody, postrzeżone przed upływem tego czasu winien przedsiębiorca budowy naprawić własnym kosztem podług poleceń rządu a jeżli tego potrzeba winien odpowiednią kwotą jeszcze na rok następny ręczyć za trwałość budowy.

O ile kolej pod względem trwałości odpowie temu warunkowi, będzie przedsiębiorcy budowy zwrócona cała jego kaucya.

Gdyby przedsiębiorca przez opieszałe lub złe wykonanie robót okazał się niezdolnym, lub w jakimkolwiek innym względzie nie uczynił zadość wziętym na siebie zobowiązaniom, budowa może być poruczona komu innemu, a cała ztąd powstała szkoda będzie doraźnie pokryta jego kaucyą.

§. 21.

Osoby ustanowione przez rząd lub koncesyonaryusza do doglądania budowy, mają prawo wtrącać się bez pytania wszędzie, gdzie dobro budowy tego wymaga, a każdy z ludzi przy budowie zatrudnionych winien bez oporu zastosować się do ich rozporządzeń.

§. 22.

Przedsiębiorca budowy jest wreszcie obowiązany poddać się rozporządzeniom rządowym, wydać się mającym w celu bliższego określenia powyższych warunków.

Dodatek czwarty

warunków tyczących się budowy i urządzenia kolei żelaznej z Selzthal w Górnej Styryi do Wörgl w Tyrolu z odnogą od Bischofshofen do Salzburga.

Slad i powinności ogólne.

Art. 1.

Kolej żelazna nadać się mająca koncesyonaryuszowi wychodzić będzie w Selzthal od istniejącej kolei Arcyksięcia Rudolfa i będzie prowadziła przez dolinę Aniży powyżej Radstattu a następnie przez dział wód pod Eben do Bischofshofen, ztąd przez dolinę Salzachu w górę aż do Bruck, następnie dotykając bezpośrednio miasteczka Zell nad jeziorem, na Saalfelden, przekroczywszy dział wód pod Hochfilzen, w dolinie Pillerseer Ache dosięgnie św. Jana w Tyrolu.

Od św. Jana ślad będzie prowadzony koło Kitzbüchel i Hopfgarten do stacyi kolei południowej w Wörgl, która będzie rozszerzona.

Odnoga prowadząca do Salzburga zaczyna się w dworcu kolei w Bischofshofen a kończy się w dworcu kolei zachodniej w Salzburgu który będzie rozszerzony, przyczem kolej w Bischofshofen do Hallein będzie nowo wybudowana, kolej zaś z Hallein do Salzburga będzie odkupiona od teraźniejszego koncesyonaryusza.

Obowiązki przedsiębiorcy budowy wzmiankowanych części kolei są podane w osobnych dodatkach tyczących się każdej z trzech części kolei.

Stosownie do tych warunków przedsiębiorca budowy winien uskutecznić całą budowę ziemną i nadziemną a w budowie nadziemnej położyć szyny, zaprowadzić urządzenia mechaniczne i sygnały, jakoteż dowozić wszystek materyał od najbliższego dworca w ruchu będącego, do którego koncesyonaryusz obowiązany jest oprócz wykupna gruntu dostawić wszystko to, co będzie potrzebne do zupełnego urządzenia kolei i otwarcia na niej ruchu.

Winien więc w szczególności dostarczyć wszystek materyał budowy nadziemnej i mechaniczne tejże urządzenia, jakoteż sygnały aż do najbliższej stacyi kolei żelaznej w ruchu będącej, dostarczyć wszelkiego rodzaju wozów jakoteż wszelkie ruchome przedmioty do urządzenia biur, mieszkań dla strażników i warsztatów itd., nakoniec odkupić istniejącą kolej Salzburgsko-Halleinską.

Art. 2.

Koncesyonaryusz jest w obec rządu odpowiedzialnym za wykonanie budowy podług warunków, przedsiębiorcy budowy w tej mierze podanych, a w szczególności za wypracowanie przedłożeń w myśl przepisów rozporządzenia z dnia 4 lutego 1871 (Dz. u. p. Nr. 8).

Koncesyonaryusz jest także obowiązany zastosować się bezwarunkowo do wszelkich rozporządzeń rządu tyczących się budowy.

Wykupno gruntów.

Art. 3.

Koncesyonaryusz winien odkupić wszystkie grunta i budynki, jakoteż wypłacić wynagrodzenia za utrudnienia w gospodarstwie zdziałane, za naruszenie praw prywatnych itd. nakoniec poczynić wszelkie środki ostrożności aby parowóz nie wzniecał pożarów.

Winien zatem odkupić grunt w rozległości najmniej 1 metra po obu stronach grobli kolejowej a w lasach cały pas dla bezpieczeństwa potrzebny.

Każdemu budnikowi powinien być oddany do użytku grunt mający najmniej 600m □ powierzchni.

Grunta pod wszystkie dworce na kolei nowej wybudować się mające wraz z rozszerzeniem na stacyach w Selzthal, Wörgl i w Salzburgu, powinny wynosić nie mniej jak 68½ hektarów.

Czynność wykupna gruntów należy uskutecznić tak, aby przedsiębiorca budowy rozpocząwszy prace nie napotykał żadnych przeszkód.

Art. 4.

Koncesyonaryusz winien dostarczyć własnym kosztem cały materyał drewniany i żelazny do budowy kolei potrzebny, jakoteż urządzenia mechaniczne i w czasie właściwym oddać przedsiębiorcy budowy dla złożenia w najbliższej stacyi kolei żelaznej w ruchu będącej.

Budowa nadziemna i urządzenie mechaniczne.

Art. 5.

W miejscach poziomych i tych, w których wzniesienia wynoszą do 1 : 100 czyli 10‰ włącznie można używać takich szyn żelaznych, których metr długości podług przepisów wydanych dla kolei cesarzowej Elżbiety, ważyłby najmniej 70·8 funtów cłowych, czyli stopa bieżąca 22·4 funtów cłowych.

Gdzie wzniesienia są większe, trzeba używać szyn stalowych Bessemera tego samego przekroju. Wszelkie szyny powinny być sprowadzone z fabryk niewątpliwie dobrych, nigdy z belgijskich.

Na wszystkich liniach krzywych, których promień wynosi 400^m lub mniej, za każdą szyną nastąpią najmniej dwa łączniki podług przepisu kolei zachodniej cesarzowej Elżbiety.

Umowy o dostawę szyn powinny zawierać warunek najmniej trzyletniej gwarancyi za szyny żelazne a dziesięcioletniej za stalowe od dnia otwarcia ruchu, i tak te umowy, jakoteż umowy o dostawę wszelkiego innego materyału żelaznego do budowy nadziemnej, powinny być przedłożone rządowi do zatwierdzenia.

Progi powinny mieć najmniej 2^m 50 długości, być z drzewa dębowego lub modrzewiowego i oddalone nie bardziej jak 0^m 95 od środka do środka.

Art. 6.

Całkowita długość toru szynami wyłożonego równa się długości kolei z Selzthal do Wörgl i z Bischofshofen do Hallein z przydaniem 20% tej długości na tory poboczne w rozmaitych stacyach tych kolei.

Co się tyczy rozszerzenia stacyi w Salzburgu przedłożyć należy ministerstwu handlu do zatwierdzenia plan osobno wypracowany, w którym wszelkie roboty winny być uwidocznione.

Koncesyonaryusz jest obowiązany zaprowadzić na kolei takie przyrządy do dawania sygnałów, jakie rząd wskaże, a w szczególności zastosować się do nowego przepisu o sygnałach.

Winien zatem postarać się o takowe w czasie właściwym i dostarczyć je przedsiębiorcy budowy do najbliższej stacyi kolei żelaznej, w ruchu będącej celem przewiezienia ich i ustawienia.

Natomiast urządzenie, mianowicie zaś o ile do tego potrzebnym będzie współudział mechanika, jest rzeczą koncesyonaryusza.

Urządzenia ruchu.

Art. 7.

Koncesyonaryusz winien wszędzie w miarę potrzeby dostarczyć i ustawić wagi, zwłaszcza dziesiętne jakoteż windy i wszelkie przyrządy do ruchu potrzebne, i winien zastosować się w tej mierze do wszelkich rozporządzeń rządowych.

Ustawienie i przewóz na osiach jest i w tym razie rzeczą przedsiębiorcy budowy, podczas gdy do koncesyonaryusza należy dostarczyć i urządzić.

Art. 8.

Koncesyonaryusz sprawi własnym kosztem zupełne urządzenie stacyi do służby osobowej, towarowej, pociągowej i konserwacyjnej jakoteż urządzenie budek strażniczych, dostarczy potrzebnych materyałów rezerwowych wszelkiego rodzaju i materyałów konsumcyjnych do ruchu na trzy miesiące, niemniej mundury dla służby kolejowej; administracya państwa zastrzega sobie prawo przejrzenia i jeżli będzie potrzeba uzupełnienia spisów, onejże przedłożyć się mających.

Warsztaty.

Art. 9.

Co się tyczy urządzenia kosztem koncesyonaryusza warsztatów głównych w Salzburgu, wraz z należącemi tu lokalami, tarczami obrotowemi, przesuwalniami, urządzenami itd., trzeba osobno przedłożyć do zatwierdzenia plany, wykazy i kosztorysy tychże.

Tabor.

Art. 10.

Tabor kolejowy, w szczególności zaś parowozy i wagony powinny czynić zadość wymaganiom umowy technicznej towarzystwa zarządów niemieckich kolei żelaznych o ile w tej mierze rząd nie wyda osobnych przepisów.

Na sprawienie taboru i rezerwy onego wyznacza się kwotę minimalną 80.000 zł. wal. austr. na milę (licząc tu linią z Hallein do Salzburga), a spółka winna przedłożyć ministerstwu handlu do zatwierdzenia tak wykaz, jakoteż opis konstrukcyi przedmiotów dostarczyć się mających, tudzież zawarte w tej mierze umowy.

Art. 11.

Koncesyonaryusz jest obowiązany posprawiać we właściwym czasie wszystko co w tych warunkach jako potrzebne do urządzenia i ruchu kolei jest wymienione, tak, aby przedsiębiorca budowy nie potrzebował robót przerywać, tudzież aby ruch mógł być w swoim czasie otwarty a to niezwłocznie jak tylko budowa będzie ukończona.